

Sección Fresno a Bakersfield del Sistema de Tren de Alta Velocidad de California

Lo más Destacado del Proyecto Informe Ambiental/Declaración de Impacto

Introducción y Antecedentes

Los documentos "Merced a Fresno" y "Fresno a Bakersfield" son los documentos de primer nivel del proyecto sobre los impactos ambientales para el Sistema de Tren de Alta Velocidad de California (HST), el primer proyecto de tren de alta velocidad que viaja hasta 200 mph de ser implementado en el país. Iniciaré un período formal para comentario público que forma la ruta definitiva del HST de California en el Valle Central.

Cuando los votantes de California aprobaron la Proposición 1A en el 2008 para proporcionar financiación estatal para el HST de California, se reconoció que las carreteras y aeropuertos del estado ya no pueden mantener su crecimiento de la población y que, con su velocidad, capacidad y conectividad, el sistema de HST brindaría a los viajeros con una alternativa viable para mover a lo largo de California.

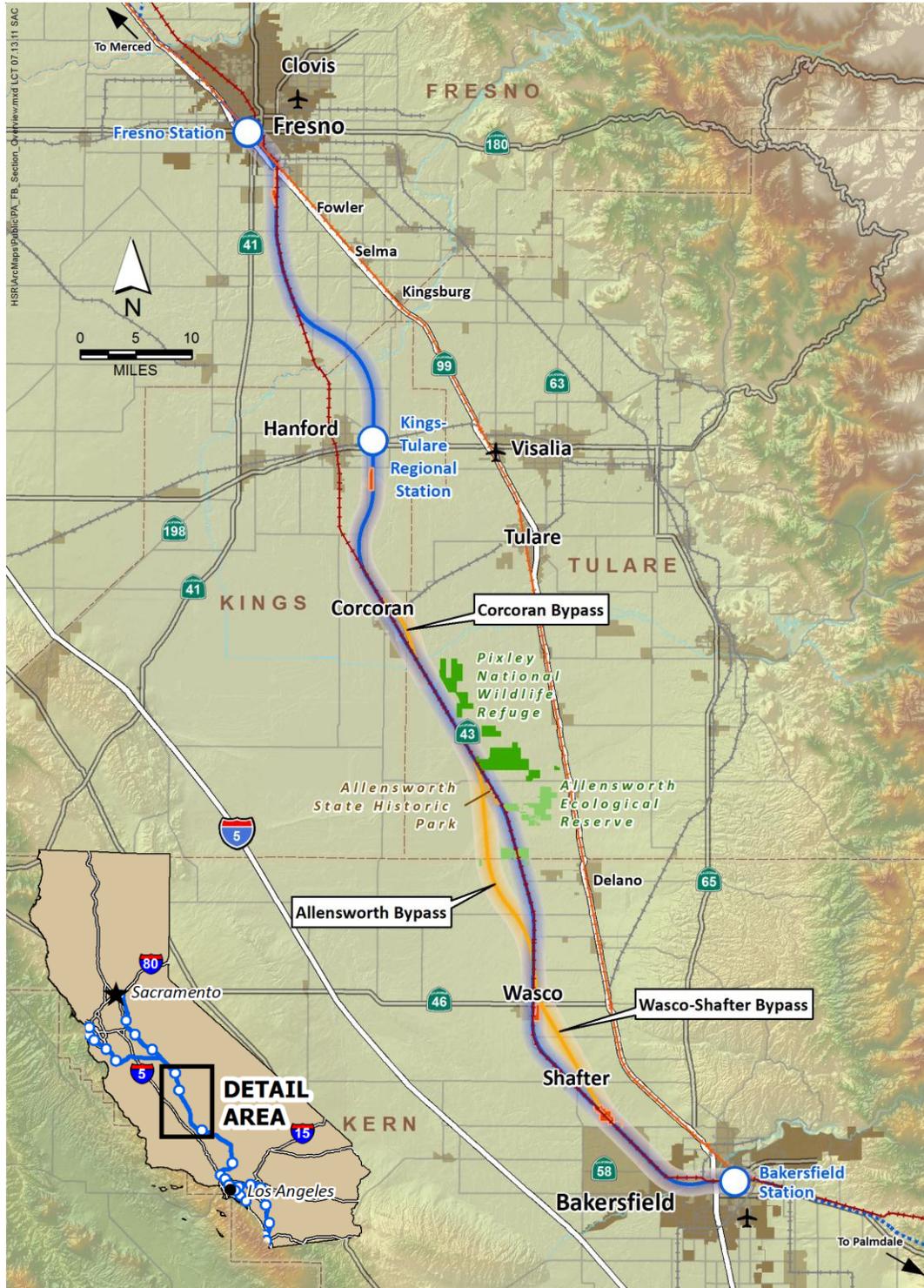
El sistema de HST de California brindará servicio interurbano y de alta velocidad en más de 800 millas de vía, que conecta los centros de población importantes de Sacramento, la Área de la Bahía de San Francisco, el Valle Central, Los Ángeles, Inland Empire, Condado de Orange, y San Diego. Utilizará el estado-de-la-arte, con energía eléctrica, tecnología de rueda de acero en carril de acero para operar los trenes hasta 220 millas por hora sobre un grado totalmente separado, pista dedicadas, utilizando avances de seguridad, señalización y sistemas automatizados de control de trenes. Se ofrecen tiempos de viaje predecible y consistente, funcionan bien – y alivia las luchas de capacidad – con sistemas de transporte existentes y permanecen sensible a los recursos naturales únicos de California.

El sistema actual de transporte interurbano de California, incluyendo en el Valle Central, no puede satisfacer exigencias de viajes actuales y futuros. Sin el proyecto propuesto, la congestión del sistema de transporte llevará al deterioro de la calidad del aire, disminución de la fiabilidad y los tiempos de aumento de los viajes. El sistema interestatal de autopistas, aeropuertos comerciales, y de pasajeros por ferrocarril convencional que sirve el mercado de viajes interurbanos que operan en o cerca de su capacidad y se requieren grandes inversiones públicas para el mantenimiento y la expansión para satisfacer la demanda existente y el crecimiento futuro. La factibilidad de ampliar muchas de las principales autopistas y aeropuertos clave es incierto, algunas ampliaciones necesarias podrían verse limitadas por factores físicos, políticos u otros.

A nivel estatal, durante las próximas dos décadas, sistema de HST de California podría aliviar la necesidad de gastar más de 100 billones de dólares¹ para construir 3,000 millas de nuevas autopistas, 5 pistas de aeropuertos, y 90 puertas de embarque para satisfacer las necesidades de transporte de una población en crecimiento. De hecho, el Valle de San Joaquín se proyecta crecer a un ritmo mayor que en cualquier otra región en California. Cuatro condados: Fresno, Kings, Tulare y Kern: se prevé crecerán 72% para el año 2035.

La sección de Fresno a Bakersfield, que incluye tres estaciones de HST, juega un papel fundamental en la formación de la "columna vertebral" de un sistema estatal. Desde que empezó el trabajo en esta sección, la autoridad del tren de alta velocidad California (autoridad), que es responsable de este proyecto, ha celebrado casi 330 juntas locales y 70 adicionales públicas y reuniones de grupos técnicos de trabajo. Estas reuniones incluyen reuniones informativas públicas; funcionario electo, organizaciones comunitarias y reuniones informativas de los interesados; reuniones especiales con grupos agrícolas, líderes tribales y otros grupos; y grupos de trabajo de la Agencia de transporte y planificación.

¹ Tren de Alta Velocidad de California Programa de Medio Ambiente Impacto Ambiental/Informe Impacto Declaración Capital, Funcionamiento y Costos de Mantenimiento, preparado para la Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California y la Administración Federal de Ferrocarril del Departamento de Transporte de los Estados Unidos. De Enero del 2004. PP 4-5 y apéndices A-D. El Record de Noticias de Ingeniería de costos índices de Agosto del 2004, 2010 y 2011 se utiliza para actualizar las estimaciones del 2003 para el 2011.



-  F-B Proposed Station
-  BNSF Alternative
-  Other Alternative
-  BNSF Railway
-  Union Pacific Railroad
-  Potential Heavy Maintenance Facility Location

Figura 1
Sección de Fresno a Bakersfield
Alternativas y Opciones de Diseño

Alternativas

La sección de Fresno a Bakersfield del proyecto de EIR/EIS evalúa seis alternativas de alineación HST básicas: la alternativa de BNSF, la alternativa elevada de Corcoran, la alternativa Desviación de Corcoran, la alternativa Desviación de Allensworth, la alternativa Desviación de Shafter Wasco y la alternativa al sur de Bakersfield. La alternativa de BNSF es una sola alineación continua de Fresno a Bakersfield. Como se muestra en la figura 1, las cinco alineaciones de alternativas adicionales en este EIS/EIR se desvían de la alternativa BNSF en partes de la ruta. Hay 24 combinaciones posibles de estas alternativas para hacer una alineación continua que se extienden entre y las estaciones propuestas del centro de la ciudad de Fresno y el centro de la ciudad de Bakersfield y una estación potencial Regional para los condados de Kings/Tulare ubicada al este de Hanford.

Los estudios ambientales también contemplan una "Alternativa de No Proyecto", como la base para la comparación. La Alternativa de No Proyecto representa el sistema estatal de transporte (carretera, avión, autobús, ferrocarril convencional), ya que es en la actualidad y sería después de la implementación de programas o proyectos que se proyectan en los planes de transporte regional (RTPs), han identificado los fondos para la implementación, y se espera que estén en lugar para el año 2035, así como los principales cambios previstos del uso de la tierra. No incluye los trenes de alta velocidad.

Este proyecto EIR/EIS también evalúa cinco alternativas de sitio de instalación de mantenimiento pesado (HMF). Se muestra en la figura 1, estas son: Fresno Works, ciudad de Fresno; Hanford, el condado de Kings; Consejo de gobiernos de Kern - Wasco, ciudad de Wasco; Consejo de gobiernos de Kern - Este de Shafter, ciudad de Shafter; y Consejo de gobiernos de Kern: Oeste de Shafter, ciudad de Shafter.

Alternativas de Impactos de No Proyecto

Proyecciones de crecimiento y conversión de tierras para usos urbanizados asociada con la alternativa de No proyecto se espera que tengan un efecto ambiental mucho mayor que el proyecto HST en el área de estudio durante el período de planificación de 2010 hasta 2035. Bajo la alternativa de No proyecto, la población total del área de los cuatro condados se espera que crezca a aproximadamente 4.1 millones, un aumento de 72%, o 1.7 millones de nuevos habitantes y 173,000 acres de desarrollo de la tierra. Esto es más de dos veces el tamaño geográfico de la ciudad de Fresno, que es como 72,000 acres y alrededor del 5% del tamaño del Condado de Tulare. Además, este desarrollo se prevé seguir pautas actuales dispersadas a lo largo de los bordes de los límites de crecimiento de la ciudad y a zonas no incorporadas a lo largo de carreteras.

El informe anual de vehículo-millas recorridas por la región de los cuatro condados se proyecta un aumento de 62 millones a alrededor de 80 millones para 2035. Esto es sobre un aumento de 29% en los viajes. Este incremento requeriría el uso de un estimado 20 millones de galones de petróleo dentro de la región de Fresno a Bakersfield.² También se incrementaría la demanda de energía a un nivel conmensurativo con el crecimiento de la población bajo la alternativa de No proyecto, que requeriría la capacidad de transmisión y generación adicional.

Evaluación de Alternativas de HST

El proyecto HST reduciría los viajes diarios de automóvil, por lo tanto, reducir el consumo de combustible, la congestión y la contaminación del aire y mejor tiempos de viaje. El HST también podría proporcionar una alternativa a viajes aéreos comerciales en California, reducción de viajes aéreos y consumo de combustible y la contaminación. El proyecto HST aumentaría el consumo de electricidad en comparación con la alternativa de No proyecto. Sin embargo, dado que el sistema de HST brindará un modo más eficiente de energía en comparación con el transporte aéreo y el automóvil, el proyecto HST resultaría en una relativa disminución en el consumo de energía. Además, la autoridad ha adoptado una meta política de utilizar el 100% de energías renovables para los vehículos de HST. Las estaciones de HST tendrían la ventaja de alta densidad desarrollo orientado en tránsito en Fresno y Bakersfield,

² Oficina de estadísticas de transporte del 2010. Carga de la nación. Disponible en http://www.bts.gov/publications/freight_in_america/html/nations_freight.html. Investigación y administración de tecnología Innovaría, Oficina de estadísticas de transporte. Consultado el 22 de Octubre del 2010. Washington, DC, 2010. Basado en el consumo de combustible promedio nacional del 2007 para pasajeros y otros vehículos de dos ejes y cuatro ruedas.

revitalizar las zonas del centro de estas ciudades y desalentar la expansión urbana que, entre otras cosas, consume grandes cantidades de tierras agrícolas.

Comparación de Alternativas de HST

Cada una de las alternativas del HST podría tener repercusiones significativas e inevitables en los siguientes recursos: transporte; calidad del aire; ruido y vibraciones; recursos biológicos; consideraciones socioeconómicas; tierras agrícolas; estética y recursos visuales; y recursos culturales. Algunas medidas de mitigación, como los de ruido y recursos visuales, se decidirán en coordinación con las comunidades locales, cuya entrada puede influir en la mitigación. Por ejemplo, si una comunidad decide contra una barrera de sonido, el efecto de ruido seguirá siendo importante.

Específicamente, los siguientes impactos serían siendo importantes en diversos grados después de aplicar la mitigación. Aumentaría la congestión del tráfico en las intersecciones de la calle H en Tulare y Divisadero en la ciudad de Fresno. La calidad del aire se vería afectada durante la construcción. Ruido podría afectar a las propiedades en algunos lugares. Varios segmentos de las alternativas del HST afectarían a las comunidades biológicas, extraordinario Estado especies, hábitat de preocupación, corredores de circulación de vida silvestre y los humedales y cursos de agua, protegidos por las leyes federales y estatales. Todas las alternativas HST producirían impactos a la comunidad que resultarían en la División de las comunidades existentes de Hanford y en Bakersfield al noreste. Tierras de cultivo se convertirán en uso no agrícolas. Vistas en algunas áreas urbanas serían bloqueadas por barreras de sonido y se reduciría la calidad visual en Bakersfield por estructuras elevadas del HST. Se verían afectadas las estructuras históricamente importantes, incluyendo recursos elegibles para su inclusión en el registro nacional de lugares históricos.

Los costos de capital y algunas zonas claves con impactos potencialmente importantes del proyecto, anteriores a la mitigación, que diferencian entre las alternativas del HST se resumen a continuación y se muestra en la tabla 1. Para más información y detalles, consulte la sección de Fresno a Bakersfield del proyecto EIR/EIS en el sitio Web de la Autoridad (www.cahighspeedrail.ca.gov).

Costos de Capital: Generalmente, las alternativas que tienen las estructuras más elevadas y la construcción del área urbana serían más caras de construir que las alternativas que tienen una mayor proporción de pista en grado y la construcción de la zona rural. Por lo tanto, las alternativas BNSF, Corcoran elevado y el sur de Bakersfield sería el más caro. Las alternativas de Desviación de Corcoran, Desviación de Allensworth y la alternativa Desviación de Shafter Wasco serían las menos costosas.

Tierras Agrícolas: Las alternativas de BNSF, Corcoran elevado y el sur de Bakersfield afectarían menos acres de tierras agrícolas importantes, tierras de la Ley Williamson, y tierras agrícolas de la Zona de Seguridad (véase la tabla 1, la nota de pie de página # 3 para las definiciones). Una alineación de Fresno a Bakersfield que utiliza las alternativas Desviación de Corcoran, Desviación de Allensworth y la alternativa Desviación de Shafter/Wasco afectaría la más grande área de tierras agrícolas importantes, tierras de la ley Williamson y tierras agrícolas de la Zona de Seguridad y podría causar la mayor ruptura de tierras agrícolas.

Ruidos: Las alternativas de Corcoran elevado, BNSF y el sur de Bakersfield tendrían los mayores posibles efectos de ruido, con más de 60% de residencias y receptores sensibles³ como las alternativas que afectarían menos. Las alternativas de Desviación de Corcoran, Desviación de Allensworth y la alternativa Desviación de Shafter/Wasco tendrían los menos posibles impactos de ruido que afectan el menor número de residencias.

Cultural y Paleontológico: La alternativa de BNSF y alineaciones con la Desviación Allensworth tendrían el mayor impacto a los recursos históricos y prehistóricos.

Recursos Biológicos y los Humedales: La alternativa de BNSF ocuparía aproximadamente 8 acres de la reserva ecológica de Allensworth. Esta reserva territorial se evitaría con la Desviación Allensworth. La alternativa de BNSF tendría el mayor efecto en las aguas de los Estados Unidos bajo la jurisdicción del Cuerpo del Ejército de Ingenieros de los Estados Unidos (USACE). La alineación, incluyendo las alternativas Desviación de Corcoran, Desviación de Shafter/Wasco y el sur de Bakersfield tendrían el menor impacto a las aguas jurisdiccionales. Alineaciones,

³ Receptor sensible: ubicación considerada más sensible a los efectos adversos de la contaminación del aire (por ejemplo, residencias; escuelas preescolar y kindergarten hasta el grado 12; guarderías y centros de salud como hospitales, residencias y hogares de ancianos; y parques y patios de recreo).

incluyendo las alternativas de Desviación de Corcoran y Desviación de Allensworth afectarían la mayor superficie de tierras de comunidades vegetales de estatuto especial y hábitat ribereña. Alineaciones, incluyendo las alternativas Corcoran elevado y el sur de Bakersfield afectarían el menor número de acres de tierras de apoyo extraordinario para especies de estado especial y hábitat ribereña. Alineaciones con la alternativa de Desviación de Allensworth afectarían la mayor superficie de tierra que tiene potencial para especies de plantas y animales salvajes de estado especial. En general, las alternativas la Desviación de Corcoran, Desviación de Shafter-Wasco y el sur de Bakersfield tienen el mayor impacto sobre los recursos biológicos y los humedales – 80% más superficie cultivada que las alternativas del elevado de Corcoran, BNSF y Desviación de Allensworth.

Alternativas de la Instalación de Mantenimiento Pesado

La Instalación de Mantenimiento Pesado en todos los sitios alternativos resultaría en la conversión de tierras agrícolas importantes a uso no agrícola. La mayor conversión tendría lugar si la instalación de mantenimiento pesado se concentraría en el sitio de Consejo de Gobiernos de Kern- sitio al este de Shafter. La instalación de mantenimiento pesado en el sitio de Consejo de Gobiernos de Kern-sitio Wasco podría exponer receptores sensibles a concentraciones de contaminantes sustanciales. Ejemplos de receptores sensibles son escuelas, casas sin aire acondicionado y hospitales, entre otros. Una instalación de mantenimiento pesado en el sitio de Wasco también implica manipular materiales extremadamente peligrosos a un cuarto de milla de una escuela. Todos los sitios de instalaciones de mantenimiento pesado contendrán las mismas facilidades para proporcionar servicios de mantenimiento para el sistema de HST. No hay diferencias de costo notables entre los sitios alternativos, y la instalación de mantenimiento pesado se estima que costará aproximadamente 606 millones de dólares.

Próximos Pasos en el Proceso Ambiental

La Autoridad y la FRA circulan el Proyecto EIR/EIS de la sección de Fresno a Bakersfield a jurisdicciones locales afectadas, agencias estatales y federales, tribus, organizaciones comunitarias, otros grupos de interés, personas interesadas y el público. El documento también está disponible en las oficinas de la Autoridad, las bibliotecas públicas en el área de estudio y en el sitio Web de la Autoridad (www.cahighspeedrail.ca.gov). El Proyecto EIS/EIR se distribuirá formalmente por un período de 45 días de observación, que cierra el 28 de Septiembre del 2011 e incluirá audiencias públicas. Información de la programación para audiencias públicas y las oportunidades para comentar están disponibles en el sitio Web de la Autoridad.

Después de considerar los comentarios del público y de las agencias, la Autoridad y la FRA identificarán una alternativa preferida de alineación, un sitio preferido para cada estación y una alternativa preferida para la instalación de mantenimiento pesado. La Autoridad y la FRA prepararán un EIR/EIS Final para la sección de Fresno a Bakersfield que incluirá respuestas a comentarios y una descripción de la alternativa preferida y mitigación propuesta. Después de que el EIS/EIR Final haya sido desarrollado y distribuido, la FRA y la Autoridad tomarán las decisiones de aprobación final en cuanto a la ubicación de alineación y las estaciones a construirse. La FRA, entonces, emitirá un Registro de Decisión (ROD) y la Autoridad emitirá un Aviso de Determinación (NOD).

La Autoridad y la FRA anticipan identificar un sitio para la instalación de mantenimiento pesado preferido entre las alternativas examinadas en el proyecto EIR/EIS. La Autoridad y la FRA también están considerando alternativas de sitios para la instalación de mantenimiento pesado como parte del EIR/EIS de la sección de Merced a Fresno y anticipan la identificación de un sitio preferido entre las alternativas EIR/EIS. Una decisión final sobre el sitio de la instalación de mantenimiento pesado se prevé que se produzca en una fecha posterior a las decisiones sobre las alineaciones y las estaciones, basadas en la consideración de la Autoridad de las alternativas para la instalación de mantenimiento pesado de las secciones de Merced a Fresno y de Fresno a Bakersfield.

Implementación del Proyecto

Después de la publicación del Registro de Decisión (ROD) de la FRA y el Aviso de Determinación (NOD) de la Autoridad, la Autoridad podrá completar el diseño final, obtener permisos de construcción y adquirir la propiedad antes de la construcción, como se muestra en la figura 2.

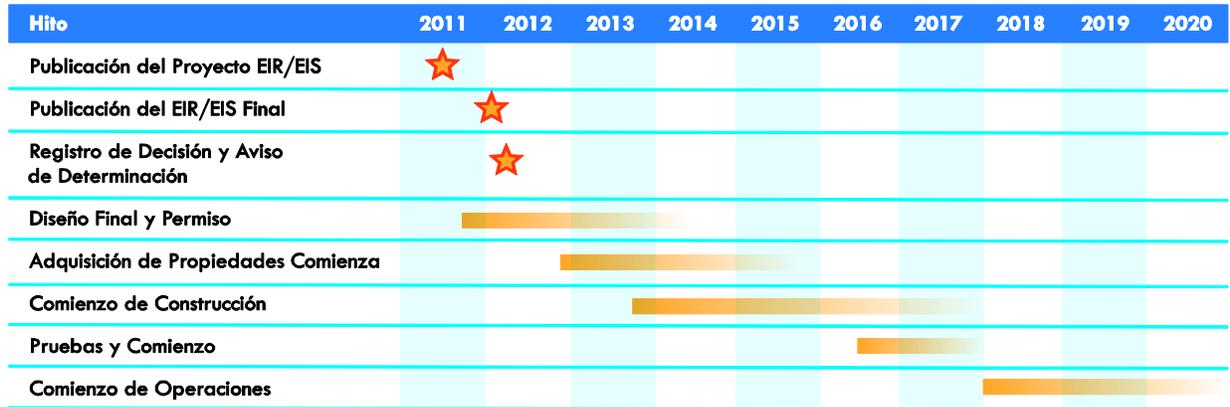


Figura 2
Horario de Próximos Pasos

⁴ Sustancia extremadamente Peligrosa - una lista de sustancias peligrosas definidas con arreglo al párrafo (2) de la Subdivisión (g) de la sección 25532 del Código de Seguridad y Salud de California.

Tabla 1

Impactos del Proyecto Clave que Diferencian entre las Alternativas de Alineación del HST																								
Impactos	Alternativas del HST (Vea la nota al final de la tabla para descripciones de las alternativas numeradas)																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Costo del Proyecto																								
Costos del proyecto (sin incluir instalaciones de mantenimiento pesado) por alternativas Base Año fiscal 2010 dólares (millones)	7.01	7.19	6.86	6.8	6.64	6.95	6.98	6.82	7.13	6.58	6.92	6.52	6.76	6.65	6.49	6.8	6.25	6.59	6.19	6.43	6.41	6.73	6.34	6.58
Ruido⁴																								
Número de impactos severos de ruido de funcionamiento a los receptores sensibles.	5,513	5,714	5,206	5,482	3,858	5,513	5,683	4,059	5,714	4,028	5,683	4,028	4,059	5,175	3,551	5,206	3,520	5,175	3,520	3,551	3,827	5,482	3,827	3,858
Recursos Biológicos y los Humedales																								
Número de acres afectadas temporalmente que tienen el potencial para apoyar las plantas con estado especial	114	112	134	187	114	114	185	113	113	186	186	187	114	207	135	135	208	208	209	136	188	187	188	115
Número de acres afectadas temporalmente que tiene el potencial de apoyar las especies de vida silvestre con estado especial	2,851	2,796	2,780	2,886	2,860	2,781	2,830	2,804	2,726	2,839	2,760	2,769	2,734	2,815	2,789	2,710	2,823	2,745	2,753	2,719	2,894	2,815	2,824	2,790
Número de acres temporalmente perturbadas que apoya a las comunidades de plantas especiales y zonas ribereñas.	129	127	150	199	130	127	198	128	126	199	196	197	126	220	150	148	221	218	219	149	200	197	198	128
Número de acres, directa e indirectamente afectadas temporalmente que contienen las aguas jurisdiccionales.	60.9	59.3	52.2	57.6	60.3	60.5	56	58.7	58.9	55.4	55.6	54.9	58.2	48.9	51.5	51.7	48.2	48.4	47.8	51.1	57	57.2	56.5	59.8
Número de acres que alteraría porciones de la Reserva Ecológica de Allensworth.	8	8	8	0	8	8	0	8	8	0	0	0	8	0	8	8	0	0	0	8	0	0	0	8

⁵ Impactos de Ruido Severos- Bajo criterios de la FRA, esto se define en una escala móvil basada en los niveles de ruido existentes. Niveles menores de ruido existentes permiten al proyecto aumentar los niveles de ruido aún más, aunque existentes niveles de ruido altos reducen la cantidad que el proyecto puede elevar el nivel de ruido. Si los niveles de ruido existentes están entre 75 y 80 dBA, un aumento de al menos 2 a 3 dBA es un impacto severo. Si el nivel existente es de 75 a 60 dBA, un aumento de al menos 3 a 5 dBA es un impacto severo. Si el nivel está entre 60 y 55 dBA, un aumento de 5 a 10 dBA es un impacto severo. Si los niveles existentes están entre 44 y 50 dBA, un aumento de entre 10 y 15 dBA es considerado un impacto severo. Para los niveles de ruido por debajo de los 44 dBA, un aumento de al menos 15 dBA se considera un impacto de ruido grave.

Tierras Agrícolas ⁵																									
Número de acres de tierras agrícolas convertidas a uso no-agrícola	2,192	2,192	2,201	2,263	2,317	2,192	2,263	2,317	2,192	2,388	2,263	2,388	2,317	2,272	2,326	2,201	2,397	2,272	2,397	2,326	2,388	2,263	2,388	2,317	
Número de acres de parcelas agrícolas divididos creando así parcelas demasiado pequeños para cultivar económicamente.	108	108	112	132	182	108	132	182	108	206	132	206	182	136	186	112	210	136	210	186	206	132	206	182	
Estética y Calidad Visual																									
Menor calidad visual en las unidades de paisaje de Corcoran, Wasco, Shafter y del histórico Parque Estatal Allensworth.	Si	Si	Si	No	No	Si	No	No	Si	No	No	No	No	No	No	Si	No	No							
Recursos Culturales y Paleontológicos																									
Efectos sobre recursos importantes arqueológicos prehistóricos y de era histórica.	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3
Efecto sobre recursos históricos ambientales importantes construidos históricamente	27	27	27	28	25	24	28	25	24	26	25	23	22	28	25	24	26	25	23	22	26	25	23	22	

Nota: A cada combinación de alternativas se le dio un número diferente. A continuación se muestra cada combinación posible que puede ocurrir de la alineación y alternativas propuestas. Si una alineación alternativa no se menciona se está utilizando la alternativa de BNSF.

1. solo BNSF
2. Corcoran Elevada
3. Desviación de Corcoran
4. Desviación de Allensworth
5. Desviación de Wasco Shafter
6. Sur de Bakersfield
7. Corcoran Elevada y Desviación de Allensworth
8. Corcoran Elevada y Desviación de Wasco Shafter

⁶ Tierras Agrícolas Afectadas: El EIS/EIR ha analizado impactos del proyecto temporales y permanentes relacionados con la potencial conversión de tierras agrícolas a uso no agrícola. Esto incluye efectos para operaciones agrícolas existentes, incluyendo, por ejemplo, cultivo de tierras de agrícolas, sistemas de riego, caminos de acceso, fumigaciones de aéreas y efectos de ruido y vibración sobre animales de granja. También incluye la ruptura de parcelas agrícolas y efectos indirectos sobre las operaciones de industrias lácteas. Tipos de tierras agrícolas analizadas en el EIS/EIR incluyen lo siguiente:

- Tierras Agrícolas Importantes: Las tierras agrícolas más importantes son Tierras Agrícolas de Primera, Tierras Agrícolas de Importancia Estatal, Tierras Agrícolas únicas, y las Tierras Agrícolas de Importancia Local.
- Propiedades Afectadas de la Ley Williamson: El EIS/EIR también analiza los impactos del proyecto relacionados con propiedades de la Ley Williamson y la pérdida de tierras agrícolas protegidas. Bajo la Ley de Conservación de Tierras de California de 1965 — comúnmente conocida como la Ley Williamson, los gobiernos locales podrán celebrar contratos con los propietarios privados con el propósito de restringir parcelas específicas de tierra para uso agrícola o relacionado con el espacio abierto. A cambio, los propietarios reciben una evaluación de impuestos, que son mucho más bajos de lo normal, ya que se basan en la agricultura y el espacio abierto utilizados en lugar del valor del mercado completo.
- Propiedades de Seguridad de Tierras Agrícolas Afectadas: Según la Ley Williamson, propietarios de tierras que participantes también pueden proteger sus tierras agrícolas por un período de hasta 20 años a través de la creación de una zona de seguridad de tierras agrícolas.

9. Corcoran Elevada y el sur de Bakersfield
10. Corcoran Elevada y desviación de Allensworth y Desviación de Wasco Shafter
11. Corcoran Elevada y Desviación de Allensworth y el sur de Bakersfield
12. Corcoran Elevada y Desviación de Allensworth y Desviación de Wasco Shafter y el sur de Bakersfield
13. Corcoran Elevada y Desviación de Wasco Shafter y el sur de Bakersfield
14. Desviación de Corcoran y Desviación de Allensworth B
15. Desviación de Corcoran y Desviación de Shafer Wasco
16. Desviación de Corcoran y el sur de Bakersfield
17. Desviación de Corcoran y Desviación de Allensworth y Desviación de Wasco Shafter
18. Desviación de Corcoran y Desviación de Allensworth y el sur de Bakersfield
19. Desviación de Corcoran y Desviación de Allensworth y Desviación de Wasco Shafter y el sur de Bakersfield
20. Desviación de Corcoran y Desviación de Wasco Shafter y el sur de Bakersfield
21. Desviación de Allensworth y Desviación de Wasco Shafter
22. Desviación de Allensworth y el sur de Bakersfield
23. Desviación de Allensworth y Desviación de Wasco Shafter y el sur de Bakersfield
24. Desviación de Wasco Shafter y el sur de Bakersfield